



**ΑΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ

ΤΣΑΝΕ ΕΓΚΛΑΝΤΙΝΑ Α.Μ.: 7733

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΗΣ

ΑΘΗΝΑ 2016

Πίνακας περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ABSTRACT.....	4
Ευχαριστίες.....	5
Κεφάλαιο 1^ο : Η έννοια της ναυτιλίας.....	6
1.1 Εθνική ναυτιλία.....	6-7
1.2 Ο ελληνικός στόλος.....	7-10
1.3 Η θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην διεθνή αγορά.....	10--12
1.4 Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.....	13-14
1.5 Ιδιομορφία της ναυτιλιακής επιχείρηση.....	15
1.6 Ελληνική ναυτιλία/ ανταγωνιστικότητα.....	15-17
Κεφάλαιο 2^ο : Ναυτιλία – Οικονομία.....	17
2.1 Γενικά.....	17-18
2.2 Η σχέση της ναυτιλίας με την οικονομία.....	18-20
Κεφάλαιο 3^ο : Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία.....	20
3.1 Η ναυτιλία και το τραπεζικό σύστημα.....	20-25
3.2 Άμεση συμβολή της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία.....	25
3.3 Η επίδραση της Ελληνικής ναυτιλίας στην απασχόληση.....	26-28
3.4 Η επίδραση της ναυτιλίας στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν.....	28-30
3.5 Η επίδραση της ναυτιλίας στο Ισοζύγιο τρέχουσων συναλλαγών.....	30-31
3.6 Η επίδραση της ναυτιλίας στο Εμπορικό Ισοζύγιο.....	31-32
3.7 Η επίδραση της ναυτιλίας στο Εθνικό Εισόδημα.....	32-33
3.8 Έμμεση θετική συνεισφορά της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία.....	33-36
3.8.1 Συμβολή σε φόρο εισοδήματος.....	36
Κεφάλαιο 4^ο : Παράγοντες που επιδρούν στην ξεχωριστή σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος.....	38-41
Συμπεράσματα.....	42-44
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	45-46

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στόχος της εν λόγω μελέτης και εργασίας είναι να παρουσιάσει και να αναλύσει διεξοδικά την επιρροή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της Ελλάδας. Πρώτον, πρέπει να αναφερθεί πως η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ουσιαστικά μια βιομηχανία εξαγωγών που κατέχει κρίσιμο ρόλο στην εξέλιξη της ελληνικής οικονομίας, περιορίζοντας μεθοδικά τις διαφορές στο έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου και συμμετέχοντας ενεργά στην ανάπτυξη προστιθέμενης αξίας για το σύνολο των κλάδων παραγωγής όπως επίσης και στη ανάπτυξη πολλών θέσεων απασχόλησης. Η εξελικτική της πορεία αποτελεί κύριο λόγο του οποίου ο ναυτιλιακός κλάδος είναι αναγκαίο να αναλύεται και να παρουσιάζεται ως αδέσμευτο και ανεξάρτητο οικονομικό κριτήριο πολύ σημαντικού ρόλου. Η ελληνική ναυτιλία λοιπόν έχει την πρώτη θέση στην διεθνή κατάταξη βάσει του πλήθους των πλοίων αλλά και τους όρους χωρητικότητας. Στην εργασία θα παρουσιαστούν αναλυτικά πως η εθνική οικονομία πως επηρεάζεται από την ελληνική ναυτιλία άμεσα και έμμεσα και θα γίνει με μια στατιστική ανάλυση (διαγράμματα και πίνακες) και την περιγραφή τους για να φανούν τα καταγεγραμμένα στοιχεία στο πέρασμα των χρόνων. Τέλος θα γίνει αναφορά στους δύο βασικούς παράγοντες που επιδρούν στην ξεχωριστή σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος και πως αυτοί ενισχύουν την συμβολή της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία.

ABSTRACT

The aim of this study and work is to present and analyze the influence of the Greek shipping industry in the economy of Greece. First, it should be noted that the Greek shipping is essentially an export industry which holds a crucial role in the development of the Greek economy, methodically reducing the differences in the trade deficit and actively participating in the development of value added for all industries as well as in development of many jobs. The evolutionary path is primarily where the shipping industry need to be analyzed and presented as non-alignment and independent financial criterion very important role. The Greek shipping therefore have first place in the international ranking on the basis of ship crowd and their capacity requirements. In this work will be presented in detail how the national economy that is affected by the Greek shipping directly and indirectly, and will become a statistical analysis (charts and tables) and description to show the records over the years. Finally it mentions the two main factors affecting the particular importance of the maritime exchange and how they enhance the contribution of shipping to the Greek economy.

Ευχαριστίες

*Ευχαριστώ θερμά τον καθηγητή του τμήματός μου **Κωνσταντίνο Γαρουφάλη** για την συνεργασία μας, την πολύτιμη βοήθεια του και την υποστήριξη που μου προσέφερε στα χρόνια της φοιτητικής μου πορείας και κατά την διάρκεια της πτυχιακής μου εργασίας.*

Κεφάλαιο 1^ο : Η έννοια της ναυτιλίας

1.1 Εθνική ναυτιλία

Ακούγοντας τον όρο ναυτιλία αμέσως ο νους πηγαίνει σε μια πληθώρα εννοιών όπως: πλοιοκτήτες – πλοία - ναυτικός - ναυπηγείο - θάλασσα - θαλάσσιο περιβάλλον – ναυτικοί πράκτορες – λιμάνια – φορτωτές – τροφοδότες – ναυλωτές – ναυτιλιακό συνάλλαγμα – ναυτιλιακές εταιρείες – εφοπλιστές – ασφαλιστές – επιθεωρητές πλοίων – ναυτιλιακή χρηματοδότηση – Υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας – Λιμενικό σώμα – Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ) κ. λ. π.

Ναυτιλία και τουρισμός είναι έννοιες αλληλένδετες για τη χώρα μας και αποτελούν δύο βασικούς πλουτοπαραγωγικούς – συναλλαγματοφόρους τομείς της Εθνικής μας Οικονομίας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στη χώρα μας , σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος αυξήθηκε κατά 2 δις. ευρώ όπως και αυξήθηκαν τα ελληνικά πλοία .

Η ναυτιλία ωφελεί την οικονομική ανάπτυξη των λαών, γιατί:

- Εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο,
- Συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας ή κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα,
- Συντελεί στην άνοδο του εθνικού εισοδήματος (η είσπραξη των ναύλων σε ξένο συνάλλαγμα για τη μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισέρχονται ως ναυτικό συνάλλαγμα),
- Προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και, αρκετές φορές, στο εργατικό δυναμικό διαφορετικών χωρών (απασχόληση αλλοδαπών),
- Δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες – άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας – όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου, κ.λ.π.¹

¹ www.naftilia.gr

Επίσης η ναυτιλία συμβάλλει στην πολιτισμική εξέλιξη των λαών, διότι το πλοίο και οι άνθρωποι του αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα διάδοσης ιδεών και εθίμων, καθώς στην διάρκεια ενός ταξιδιού το πλοίο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών και το πλήρωμα και οι επιβάτες του (επιβατικά - τουριστικά) έρχονται σε επαφή με διαφορετικούς λαούς. Πάντοτε η θάλασσα υπήρξε πολιτισμικός διάδρομος και γι' αυτό το λόγο οι πολιτισμοί αναπτύχθηκαν σε παράκτιες περιοχές και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο που θεωρείται το λίκνο του πολιτισμού.

Η ναυτιλία ως κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία, η οποία συνίσταται στην παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της. Η ναυτιλία ακριβώς από την ίδια την φύση της έχει διεθνή χαρακτήρα, διέπεται από κανονισμούς, συμβάσεις αποφάσεις που λαμβάνονται στο διεθνές επίπεδο, αντλεί πόρους και κεφάλαια από τη διεθνή χρηματαγορά, γεγονότα – πολεμικά ή οικονομικά – που λαμβάνουν χώρα σε διάφορα σημεία της γης επηρεάζουν τη ναυτιλία και των πλέων απομακρυσμένων κρατών. Επίσης στην ναυτιλία παρουσιάζεται έντονος ανταγωνισμός και γι' αυτό στην άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού. Σχηματικά θα μπορούσε να λεχθεί ότι οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι:

- Οικονομικοί: Εθνικό εμπόριο, χρηματοδότηση, ναυπηγική βιομηχανία, ασφαλιστική κάλυψη, ανταγωνιστική ικανότητα.
- Γεωγραφικοί: Γεωγραφική θέση, νησιωτικός χαρακτήρας, στενότητα φυσικών πόρων.
- Ιστορικοί: Ναυτική παράδοση, απειλές.

1.2 Ο ελληνικός στόλος

Η Ελλάδα είναι μια ναυτική χώρα με παράδοση, όπως η ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα η παλαιότερη μορφή της κυριαρχίας των Ελλήνων και αποτέλεσε βασικό στοιχείο της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας από τους αρχαίους χρόνους.

1. Σήμερα, η ναυτιλία είναι πολύ σημαντική για την χώρα (ύψους € 251,1δισ το 2014). Ευθύνεται για το 6,5% του ΑΕΠ, απασχολεί περίπου 290.000 άτομα (7% του εργατικού δυναμικού), και αντιπροσωπεύει το 1,6 / 3 του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας.

2. Το 2015, η ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου από άποψη χωρητικότητας, που το συνολικό DWT είναι 334.649.089 τόνους και ο στόλος αποτελείται από 5.226 ελληνικά ιδιόκτητα πλοία, σύμφωνα με τις Λίστα Lloyd.
3. Η Ελλάδα έχει επίσης κατετάγη στην κορυφή για όλα τα είδη πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της πρώτης θέσης για δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Οι ναυτικές Ελληνικές πρέπει να αναφερθούν για την προσφορά τους στον μεγάλο πλούτο και την επιρροή τους στη ναυτιλία.

Κατά τη διάρκεια του 2010-2011, από την άποψη των κατηγοριών πλοίων, οι ελληνικές εταιρείες κατείχαν το 32,5% των δεξαμενόπλοιων στον κόσμο και το 23,8% των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου του κόσμου (σε dwt). Η ναυτιλία είναι μία από τις σημαντικότερες βιομηχανίες της χώρας. Το 2010-2011, ανερχόταν στο 8% του ΑΕΠ, με απασχολούμενους περίπου 290.000 άτομα (8% του εργατικού δυναμικού) και εκπροσωπεί το 1/3 του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας. Τα κέρδη από τη ναυτιλία ανήλθαν στα 35.400.000.000 € το 2014, ενώ μεταξύ 2000 και 2010 η ελληνική ναυτιλία συνεισέφερε συνολικά 280 δις € (σχεδόν το δημόσιο χρέος της χώρας το 2014 και 4,5 φορές οι εισπράξεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά την περίοδο 2000-2013). Μια έκθεση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ένωση Εφοπλιστών για το 2013-2014 αποκαλύπτει ότι η Ελληνική σημαία είναι η πρώτη-πιο-χρησιμοποιημένη διεθνώς για τη ναυτιλία, ενώ κατέχει την πρώτη θέση στην ΕΕ, η ίδια έκθεση ECSA έδειξε ότι υπάρχουν περίπου 950 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες σε λειτουργία.

Μετρώντας τη ναυτιλία από την άποψη της νομισματικής αξίας, η Ελλάδα έχει κατετάγη 2^η σε παγκόσμιο επίπεδο το 2011, αφού «εξάγονται» ναυτιλιακές υπηρεσίες αξίας \$ 37.704.132. Μόνο η Δανία, Γερμανία και η Νότια Κορέα κατατάσσονται υψηλότερα κατά τη διάρκεια του εν λόγω έτους.

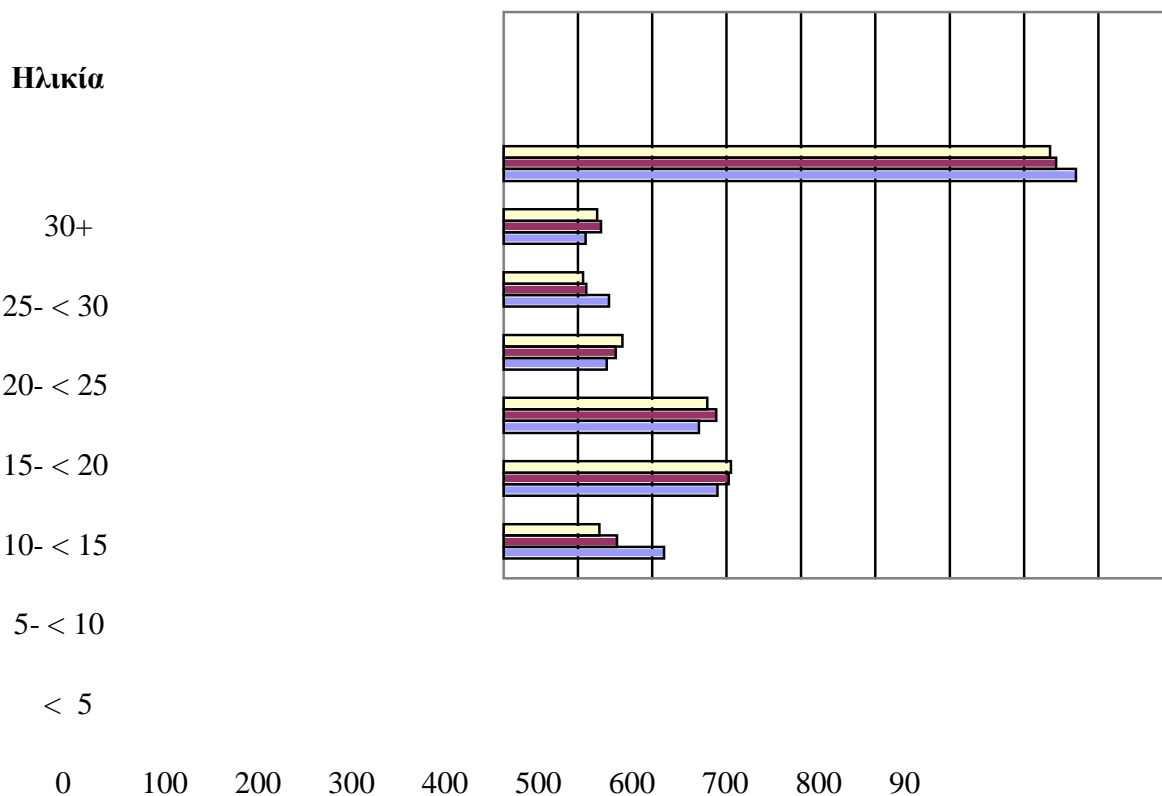
Το ηλικιακό προφίλ του ελληνικής σημαίας στόλου το 2011 ήταν 11,3 έτη, με 50% του στόλου ηλικίας μικρότερης των 10 ετών, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,8 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 10,5 έτη.² Το 2015, η ελληνική εμπορική ναυτιλία όπως προαναφέρθηκε παραπάνω αποτελεί τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου από άποψη χωρητικότητας, που το συνολικό DWT είναι 334.649.089 τόνους και ο στόλος αποτελείται από 5.226 ελληνικά ιδιόκτητα πλοία, σύμφωνα με τις Λίστα Lloyd. Ο ελληνικό στόλος αντιπροσωπεύει το 42,72% της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

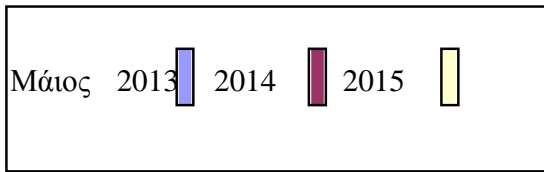
2 Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών 2011-2012

Η δυναμική του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, το μήνα Μάιο 2015 συγκριτικά με την δυναμική του Μαΐου 2014, έδειξε πτώση κατά 2,2% έναντι πτώσης 2,6% που παρουσιάστηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2014 προς το 2013 (Πίνακας 1).

Η Ολική Χωρητικότητα του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, το μήνα Μάιο 2015 στην συγκριτική του ανάλυση με την χωρητικότητα του Μαΐου 2014, σημείωσε αύξηση 0,2%, ενώ αύξηση 0,9% παρουσιάστηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2014 προς το 2013 (Πίνακας 1).

Διάγραμμα 1: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 Κ.Ο.Χ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών, αριθμός πλοίων στο τέλος Μαΐου 2013, 2014, 2015



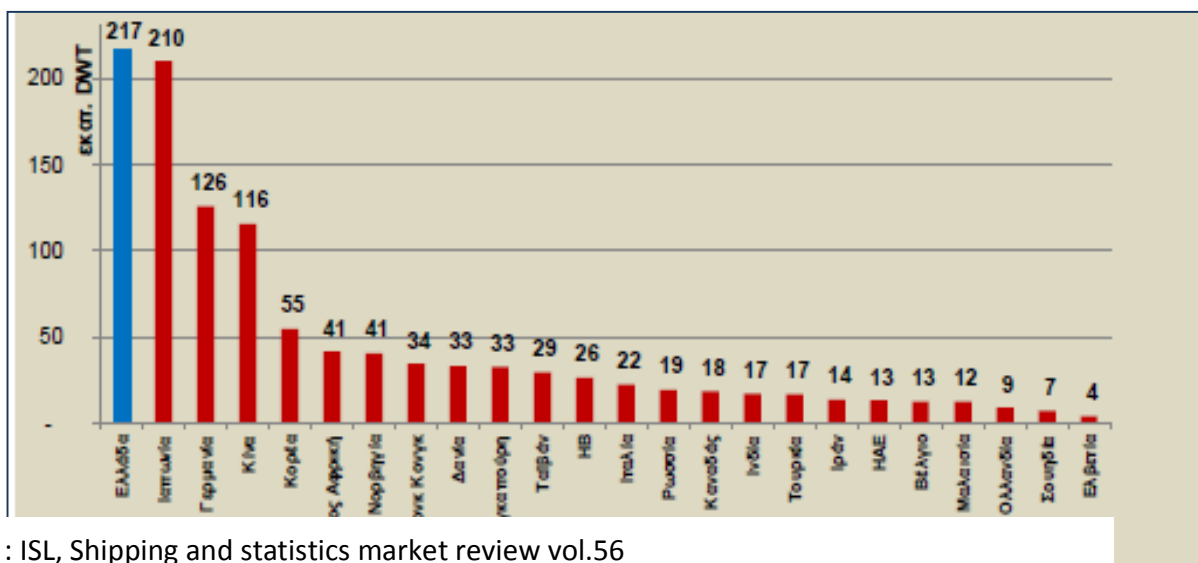


Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ (www.statistics.gr)

1.3 Η θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην διεθνή αγορά

Όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα η ελληνόκτητη ναυτιλία βρίσκεται πρώτη σε όρους χωρητικότητας στην διεθνή αγορά. Σύμφωνα με το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Απρίλιος 2013),. Βλ. Διάγραμμα 1. Η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση ανάμεσα στις άλλες χώρες, μεταξύ της Ιαπωνίας, της Γερμανίας κ.α.

Διάγραμμα 2. Ελληνόκτητος Στόλος: 1η θέση παγκοσμίως σε όρους χωρητικότητας



Πηγή : ISL, Shipping and statistics market review vol.56

Ο στόλος αυξάνεται σε αριθμό πλοίων και σε χωρητικότητα όπως φάνηκε και στο παραπάνω διάγραμμα , επιπλέον κάθε χρόνο φαίνεται η σταδιακή μείωση του μέσου όρου ηλικίας. Η δύναμη της Ελλάδας με τα χρόνια ακμάζει . Με περισσότερες λεπτομέρειες το 2015 η κυριαρχία του ελληνόκτητου στόλου ενισχύθηκε κατά 202 πλοία και από τα 4.707 έφτασε τα 4.909 και αυξήθηκε και η χωρητικότητά του κατά 24,6 εκατομμύρια τόνους, με ποσοστό 7,2%, συγκεκριμένα στους 328,2 εκατομμύρια τόνους.

Τα στοιχεία προκύπτουν από την ετήσια έρευνα της Petrofin Research. Ο μέσος όρος ηλικίας μειώθηκε στα 12,7 έτη, έναντι 13,26 το 2014, 14,05 το 2013 και 14,7 το 2012. Ο στόλος με φορτηγά πλοία περισσότερο των 20.000 τόνων αυξήθηκε σε μεγάλο βαθμό κατά 163 κομμάτια, με μέσο όρο ηλικίας τα 8,6 έτη, ενώ η χωρητικότητά του αυξήθηκε κατά 19,5 εκατομμύρια τόνους. Υπήρξε μια σημαντική απώλεια έξι εταιριών που διαχειρίζονταν μεγάλους στόλους.

Ενισχύθηκε σε μικρό βαθμό, κατά 220.751 τόνους, η χωρητικότητα του στόλου με δεξαμενόπλοια περισσότερο από 20.000 τόνους. Ο στόλος με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων περισσότερο των 20.000 τόνων παραμένει σύγχρονος. Υπήρχε αύξηση της συνολικής χωρητικότητας σε μεγάλο βαθμό κατά 2,9 εκατομμύρια τόνους.

Γενικά τα ελληνικά πλοία που καταγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο είναι 839, χωρητικότητας 80,4 εκατομμυρίων τόνων και καλύπτουν ποσοστό 20,6% επί συνολικής χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου, ενώ , σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register-Fairplay και του Committee, της Ελληνικής Επιτροπής

Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, η Λιβερία με 739 πλοία 54 εκατομμυρίων τόνων και ποσοστό 18%, τα Νησιά Μάρσαλ με 697 πλοία χωρητικότητας 54,8 εκατομμυρίων τόνων και ποσοστό 17%, η Μάλτα με 606 πλοία χωρητικότητας 48,5 εκατομμυρίων τόνων και ποσοστό 15%, ο Παναμάς με 398, χωρητικότητας 25,2 εκατομμυρίων τόνων και ποσοστό 10%, η Κύπρος με 253 των 17,6 εκατομμυρίων τόνων και ποσοστό 6% και οι Μπαχάμες με 243 πλοία 17,5 εκατομμυρίων τόνων και ποσοστό 6%.

Σε όλους σχεδόν τους τύπους πλοίων οι Έλληνες ενίσχυσαν την κυριαρχία τους όπως φαίνεται και από τα πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων και τα δεξαμενόπλοια, τα οποία αυξήθηκαν κατά 77, ενώ 80 είναι υπό ναυπήγηση είναι στην πρώτη θέση. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Marine Information Services³, οι Έλληνες με ισχυρούς στόλους από φορτηγά πλοία είναι με βάση τον αριθμό πλοίων που διαχειρίζονται είναι:

- Ο Πέτρος Παππάς με την Star Bulk με 77 πλοία
- Η Αγγελική Φράγκου με τη Navios έχει 71 πλοία
- Ο Πήτερ Γεωργιόπουλος με την Genmar-Genco με 70
- Ο Γιώργος Οικονόμου με την Cardif και την Dryships με 56
- Ο Γιάννης Αγγελικούσης με 47 φορτηγά πλοία
- Συμεών Παλιός με την Diana Shipping με 43 πλοία
- Θεοδωής Βενιάμης με την Golden Union και 39 φορτηγά
- Ο Μάρκος Νομικός με την Nomikos A.M. Transworld Maritime με 37 πλοία,
- Ο Πόλυς Βάσου Χατζηγιωάννου με την Safe Bulkera και 36 φορτηγά πλοία.
- Ο Μιχάλης Γκιόκας με την Navarone Sa και 35 πλοία

Ναυπηγήσεις

Όσο αφορά τις παραγγελίες για ναυπηγήσεις φορτηγών πλοίων, σύμφωνα με τα στοιχεία της Marine Information Services⁴, στην πρώτη 5άδα βρίσκουμε τους Πέτρο Παππά με 12 συμβόλαια, Όμιλο Λασκαρίδη με

³ newmoney.gr

⁴ newmoney.gr

11, τον Θεωρή Βενιάμη με 12, τον Πόλυ Βάσου Χατζηιωάννου με 8 και τον Μιχάλη Μποδούρογλου με 5 όσα και ο Όμιλος Αγγελικούση.

1.4 Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες

Η ναυτιλιακή επιχείρηση (NE) παρέχει υπηρεσίες που έχουν σχέση με το θαλάσσιο χώρο. Η NE λειτουργεί σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον με συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού, παρέχοντας υπηρεσίες διεθνούς χαρακτήρα.

Ως οικονομική μονάδα μπορεί να συνδυάσει, με τον ορθολογικότερο τρόπο, το κεφάλαιο και την εργασία με σκοπό το κέρδος. Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών δεν περιορίζεται στα σύνορα και η ναυτιλιακή επιχείρηση λειτουργεί σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον. Οι δραστηριότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης αναπτύσσονται σε όλα τα μήκη και πλάτη του πλανήτη και οι χρήστες των υπηρεσιών της εναλλάσσονται μεταξύ των κρατών.

Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης επηρεάζεται από πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες όπως οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτικούς και από έκτακτα γεγονότα όπως πόλεμοι, αποκλεισμοί κλπ.

Η ναυτιλιακή εταιρία επειδή ακριβώς επηρεάζεται από καταστάσεις που είναι απρόβλεπτες και λαμβάνουν χώρα σε διεθνές επίπεδο πρέπει να διακρίνεται για την καλή οργάνωση και λειτουργία της. Βεβαίως, η οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από το είδος των υπηρεσιών που παρέχει, από το μέγεθος του στόλου των πλοίων της, από την έδρα της εταιρίας και από το στελεχιακό δυναμικό της. Η αποτελεσματικότητα της επιχείρησης εξαρτάται από την ικανότητα της να προσαρμόζεται στις συνθήκες του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος που συνεχώς μεταβάλλεται.

Ως ναυτιλιακή επιχείρηση θεωρούμε το κέντρο λήψης αποφάσεων για οικονομική εκμετάλλευση σε κάποια ή κάποιες από τις εξής επιχειρηματικές δραστηριότητες:

1. Επιχείρηση πλοιοκτησίας, η οποία συγκεντρώνει την κυριότητα του πλοίου, την εκμετάλλευση του και τη διαχείριση.

2. Επιχείρηση εφοπλισμού που ασχολείται αποκλειστικά και μόνο με τη διαχείριση του πλοίου, ενώ η εκμετάλλευση (κέρδη από μεταφορές) και κυριότητα του (πλοιοκτησία) ανήκει αλλού.

3. Επιχείρηση κυριότητας του πλοίου, από την οποία έχουμε την ωφέλεια λόγω ιδιοκτησίας του πλοίου η και λόγω εκμετάλλευσής του, που όμως διαχειρίζεται άλλη επιχείρηση, η εφοπλιστική.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση διαφέρει από τις άλλες βιομηχανικές επιχειρήσεις ως προς τον αριθμό και τις διαστάσεις των παραγόντων που προσδιορίζουν την εξέλιξη της.

Για τον όρο "ελληνική", αντίθετα από άλλες οικονομικές δραστηριότητες, η "ενσωμάτωση" συνολικά της ναυτιλίας σε ένα συγκεκριμένο οικονομικό σύνολο είναι από τη φύση της ασαφής μέσα σε συνθήκες μάλιστα αυξανόμενης διεθνοποίησης στο ναυτιλιακό χώρο. Η "εθνικότητα" της ναυτιλιακής επιχείρησης προκύπτει αναγκαστικά από το τυπικό κριτήριο της σημαίας και του τόπου νηολόγησης του σκάφους, με συμπληρωματικό κριτήριο την ιθαγένεια του πλοιοκτήτη.

Τα κριτήρια όμως αυτά δεν προσδιορίζουν σε καμιά περίπτωση τη λειτουργική ή μη λειτουργική ανακύκλωση των ναυτιλιακών κεφαλαίων ούτε την κατεύθυνση και τις λειτουργίες του συσσωρευμένου πλεονάσματος. Έτσι δεν θεωρούμε την ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση συνολικά, σαν αναπόσπαστο μέρος της εθνικής οικονομίας. Επιπρόσθετα, οι υπάρχουσες συνθήκες στην πλοιοκτησία και η αύξηση της χρήσης ξένων σημαίων, που οφείλονται στην πορεία της διεθνοποίησης, καθώς και άλλους ιστορικούς λόγους, κάνουν αδύνατη την εξεύρεση ορισμού που να είναι εφαρμόσιμος στην περίπτωση όλων των ναυτιλιακών χωρών.

Όλα αυτά βέβαια δεν σημαίνουν ούτε ότι δεν υπάρχει σαν δομή η "ελληνική" ναυτιλιακή επιχείρηση, ούτε ότι δεν συνδέεται οργανικά με την ελληνική οικονομία. Αντίθετα είναι αυτονόητο ότι η ναυτιλία συνολικά υπήρξε ένας από τους τομείς εκείνους, που προσδιόρισαν κατεξοχήν την οικονομική συγκρότηση του ελληνικού χώρου, από κάθε άποψη. Το ζητούμενο λοιπόν είναι η προσπάθεια, στο μέτρο του δυνατού, προσδιορισμού των συγκεκριμένων μορφών άρθρωσης της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης με την ελληνική οικονομία.

1.5 Ιδιομορφία της ναυτιλιακής επιχείρησης

Η ναυτιλιακή επιχείρηση διαφέρει από κάθε άλλη οικονομική δραστηριότητα. Οι υπηρεσίες που προσφέρει μέσα από τα πλοία της, έχουν διεθνή χαρακτήρα. Τα πλοία κινούνται σε όλα τα σημεία της γης, σε αντίθεση με την σταθερότητα του εργοστασίου ή της εμπορικής επιχείρησης. Επίσης υφίστανται ένα συνεχή ανταγωνισμό που λειτουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο και δεν υπόκεινται σε κρατικές παρεμβάσεις. Το κόστος των υπηρεσιών της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν είναι δυνατό να προϋπολογισθεί με ακρίβεια, διότι τα στοιχεία που το συνθέτουν π.χ. καύσιμα, εφόδια, λιμενικά τέλη, δαπάνες φορτοεκφόρτωσης κ.α., υπόκεινται σε απρόβλεπτες διακυμάνσεις, τόσο χρονικά όσο και τοπικά. Επίσης ο ναύλος, δηλαδή το αντάλλαγμα που καταβάλλεται για τη θάλασσα μεταφορά, δεν εξαρτάται από το κόστος αλλά διαμορφώνεται διεθνώς ανάλογα με τους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης. Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι διεθνής δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα σε πλήρως ανταγωνιστικό περιβάλλον.

1.6 Ελληνική ναυτιλία/ ανταγωνιστικότητα

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες δραστηριοποιούνται στον ιδιαίτερα ανταγωνιστικό χώρο της μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping), ενώ ένα μικρό ποσοστό δραστηριοποιείται στην αγορά των ναυτιλιακών τακτικών γραμμών, εξυπηρετώντας κατά βάση τοπικές και περιφερειακές αγορές.⁵ (Theotokas & Kaza, 2006).

⁵ Theotokas, I., &Kaza, V.(2006), Quality management and environmental responsibility in Greek shipping companies, International Conference 'Shipping in the era of social responsibility', Cephalonia, Greece

Οι Theotokas & Progoulaki (2004)⁶ αναφέρουν πως τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της ελληνικής ναυτιλίας προέρχονται κυρίως από την επιχειρησιακή τους λειτουργία, η οποία σχετίζεται με τα δομικά χαρακτηριστικά και τους τρόπους διαχείρισης που επιτρέπουν τον έλεγχο του κόστους, και από τις επενδυτικές στρατηγικές, οι οποίες βασίζονται στη συσσώρευση κερδών από τις πωλήσεις και αγορές πλοίων που χρησιμοποιούνται, στη συνέχεια, για την επέκτασή τους σε νέες αγορές ή για την κάλυψη ζημιών σε περιόδους παρατεταμένης ύφεσης στις αγορές εμπορευμάτων.

Είναι αλήθεια ότι η ελληνική σημαία δεν περνάει και τις καλύτερες μέρες της. Τα ελληνικά / ελληνικότητα πλοία εγκαταλείπουν το εθνικό νηολόγιο γιατί πια δεν μπορούν να επιβιώσουν διαφορετικά. Το ελληνικό πλοίο πλέον δεν είναι ανταγωνιστικό, επειδή είναι ότι είναι πιο ακριβό από τους ανταγωνιστές του, που υψώνοντας άλλες σημαίες, μειώνουν δραστικά τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου. Η ελληνική σημαία είναι ανταγωνιστική αν δύναται να έχει να έχει μικρότερο όσο το δυνατόν κόστος διαχείρισης, σε σύγκριση με τους κύριους ανταγωνιστές της, διατηρώντας παράλληλα την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών. Όμως δεν είναι ανταγωνιστική αφού σήμερα ανταγωνιστές παρέχουν θαλάσσιες μεταφορές τόσο ποιοτικές όσο και η ελληνική με σημαντικά μικρότερο κόστος.

Άλλες χώρες όταν βρέθηκαν αντιμέτωπες με το φάσμα συρρίκνωσης του νηολογίου τους πήραν τα μέτρα που ήταν απαραίτητα ώστε αποφύγουν μια τέτοια κατάσταση. Αντιθέτως, οι ελληνικές κυβερνήσεις δεν έκαναν τις απαραίτητες κινήσεις στο συγκεκριμένο ζήτημα, σκεπτόμενες πολλές φορές και το πολιτικό κόστος που θα συνεπάγονταν αποφάσεις σαν κι αυτές. Χαρακτηριστικό είναι πως κατά τη διάρκεια της κρίσης της δεκαετίας του '80 πάρθηκαν μέτρα τα οποία αποδείχτηκαν ανεπαρκή, ενώ την δεκαετία του '90 προτάθηκαν λύσεις αλλά ποτέ δεν υλοποιήθηκαν. Δεν πρέπει να ξεχνάμε πως η Ελλάδα στηρίζεται στη ναυτιλία και στον τουρισμό. Αυτά τα δύο αποτελούν τον εθνικό πλούτο της χώρας και το μεγαλύτερο προμηθευτή συναλλάγματος της ελληνικής οικονομίας.

Για να επιβιώσει λοιπόν το ελληνικό πλοίο χρειάζεται να γίνει ανταγωνιστικό. Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της σημαίας με τις κατάλληλες κινήσεις θα κάνει την αρχή για τον επιστροφή στην εθνική σημαία του ελληνόκτητου στόλου, πολλά πλοία του οποίου έχουν υψώσει άλλες σημαίες. Το γεγονός αυτό θα προσφέρει στη χώρα μας ανάταση του εθνικού ηθικού καθώς και οικονομικό όφελος . Διατηρώντας το δεσμό

⁶ Theotokas, J., & Progoulaki, M. (2004), Managing multicultural teams: The case of Greek- owned shipping, Proceedings of Conference of International Association of Maritime Economists (IAME), Izmir (p. 278–287)

με το εθνικό νηολόγιο, διατηρείται ταυτόχρονα και το νομικό καθεστώς. Με αυτό εννοούμε την εθνική έννομη τάξη και εξασφαλίζει προσβάσεις στο παράλληλο νηολόγιο. Κομβικό ρόλο σε αυτή την προσπάθεια θα παίζει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως και όλοι οι υπόλοιποι εμπλεκόμενοι φορείς, για να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα και να γίνουν οι κατάλληλες πράξεις έτσι ώστε ο επαναπατρισμός των πλοίων να γίνει πραγματικότητα.

Κεφάλαιο 2^ο : Ναυτιλία – Οικονομία

2.1 Γενικά

Η Ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα κλάδο με σημαντική παρουσία εντός της παγκόσμιας οικονομίας, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν σε μία αρκετά ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, εντός της οποίας ναυτιλιακές επιχειρήσεις όλων των χωρών του κόσμου έχουν ως στόχο τη συμμετοχή και τη διάκριση. Όμως, η παράδοση και η εις βάθος γνώση των ιδιαιτεροτήτων και δυσκολιών που συνοδεύουν τη συγκεκριμένη αγορά, συνιστούν σημαντικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που επί πολλά χρόνια τώρα έχουν τη δυνατότητα να είναι πρωτοποριακές και να κρατούν μεγάλο μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας μέσα στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών.

Η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαθέτει πάντα πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαιτέρως μάλιστα τα τελευταία τριάντα χρόνια. Παρόλο τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που δημιουργεί η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που επιφέρουν οι κατά διαστήματα κρίσεις που προκαλούνται στην παγκόσμια ναυλαγορά, η ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα η οποία δεν δεσμεύεται από την παρέμβαση του κράτους, έχει μπορέσει να διατηρήσει την υψηλή της θέση μέσα στην παγκόσμια οικονομική σκηνή μέσω της συνεχούς αύξησης της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου, που είναι ναυτιλιακή δύναμη η οποία

κατατάσσει την Ελλάδα στην πρώτη θέση παγκόσμια, και θέτει την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία ως ίσως το πιο σημαντικό στοιχείο της ελληνικής οικονομίας. Ταυτόχρονα, προκαλεί και τις κατάλληλες συνθήκες προκειμένου να λειτουργήσουν σημαντικές συμπληρωματικές δραστηριότητες σημαντικές για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί κλάδο των μεταφορών με άμεση και έμμεση συμμετοχή στην οικονομία της χώρας. Δραστηριοποιείται κατά κύριο λόγο στον διεθνή χώρο για λόγους τρίτων, απασχολεί μεγάλο αριθμό Ελλήνων ναυτιλλομένων και ένα αρκετά μεγάλο μέγεθος διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Με αυτόν τον τρόπο, το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα που προέρχεται από τις υπερπόντιες θαλάσσιες μεταφορές διανέμεται στους διαφόρους κλάδους της οικονομίας με πολλαπλά κέρδη, δημιουργεί εισοδήματα και συμβάλλει στην προσέλκυση επενδύσεων. Οι επιμέρους κλάδοι της εμπορικής ναυτιλίας και η διαχρονική μεταβολή τους παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των κύριων μακροοικονομικών μεγεθών της οικονομίας. Η συμμετοχή των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας και το μέγεθος αυτής αποδεικνύει την αποτελεσματικότητα και το πόσο σημαντικές είναι στον τομέα των μεταφορών και της οικονομίας.

Η εμπορική ναυτιλία ουσιαστικά αποτελεί τη γέφυρα της Ελλάδας με το μέλλον και έχει προξενήσει τον διεθνή θαυμασμό για τα αποτελέσματά της. Στις μέρες μας, που η Ελλάδα περνά αρκετά δύσκολες στιγμές η μοναδική σταθερή πρωτιά της ελληνικής οικονομίας είναι η ναυτιλία.

2.2 Η σχέση της ναυτιλίας με την οικονομία

Η συσχέτιση της παραγωγής με την κατανάλωση πραγματοποιείται με τις μεταφορές. Οι μεταφορές είναι παραγωγικός κλάδος της οικονομίας και χωρίζονται σε τρεις κύριες κατηγορίες, αναλόγως του μέσου μεταφοράς, σε χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές. Ασχέτως της ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών, οι θαλάσσιες καλύπτουν ακόμα την πλειοψηφία των παγκόσμιων μεταφορών. Οι θαλάσσιες μεταφορές, όπως ισχύει και γενικά για τις μεταφορές, έχουν άμεση εξάρτηση με την παραγωγή. Η παραγωγή συσχετίζεται με το ακαθάριστο εθνικό προϊόν. Άρα, το μέγεθος των θαλάσσιων μεταφορών έχει να κάνει με το ρυθμό που αυξάνεται το ακαθάριστο εθνικό προϊόν – κάτι που έχει αποδειχτεί σε βάθος χρόνου μέσω ερευνών. Κρίση στην παραγωγή συνεπάγεται και κρίση στην εμπορική Ναυτιλία, χωρίς φυσικά να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν

και άλλοι λόγοι που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή κρίση, όπως για παράδειγμα η διάκριση των σημαίων, οι παρεμβάσεις του κράτους κ.ά.⁷.

Τα παραπάνω αφορούν παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, στις οποίες συμβάλει σημαντικά η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία. Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές για μία συγκεκριμένη χώρα είναι οι εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας αυτής δια θαλάσσης. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδος υλοποιούνται με πλοία τόσο ελληνικής όσο και ξένης σημαίας. Το ποσοστό συμβολής των εμπορικών πλοίων με ελληνική σημαία στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδας υπολογίζεται σχεδόν στο 1/3 του συνόλου μεταφορών αυτών. Εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι αυτές οι οποίες υλοποιούνται εντός της επικράτειας μιας χώρας. Δεν συμπεριλαμβάνονται οι μεταφορές μέσω λιμνών, ποταμών κτλ. Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της χώρας μας εμφανίζουν αρκετά μεγάλο ενδιαφέρον, εξαιτίας του εκτεταμένου θαλάσσιου χώρου της Ελλάδας. Το μέγεθος και το είδος των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών της χώρας μας δεν είναι αρκετές ώστε να συντηρήσουν τον όγκο της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, Παρόλα αυτά, οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι ένας ζωτικός παράγοντας της οικονομίας και λόγω αυτού η πολιτεία επιζητά να διατηρήσει το δικαίωμα των εσωτερικών μεταφορών μονάχα υπέρ της Ελληνικής σημαίας, με βάση την από κοινού ναυτιλιακή πολιτική των Κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας.

Από τα παραπάνω, συνειδητοποιούμε ξεκάθαρα το ρόλο της εμπορικής ναυτιλίας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και τη σημασία της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στις διεθνείς και εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδας. Τα πλοία που διαθέτουν Ελληνική σημαία έχουν αποκλειστικό δικαίωμα στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Οι μεταφορές που πραγματοποιούνται μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών, επιβατών και εμπορευμάτων, μπορεί να υλοποιούνται και με πλοία ξένης σημαίας, αλλά πάντα σύμφωνα με τον όρο της αμοιβαιότητας. Όμως, αξίζει να αναφέρουμε ότι επιφυλάξεις που να αφορούν την προάσπιση της εθνικής σημαίας όσον αφορά τις εσωτερικές μεταφορές υπάρχουν και στη νομοθεσία διαφόρων άλλων κρατών, χωρίς να εξαιρούνται και χώρες εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Η ξεχωριστή γεωπολιτική διαμόρφωση της χώρας μας που εμπεριέχει μεγάλο αριθμό νησιών, ουσιαστικά απαγορεύει την άρση των επιφυλάξεων υπέρ της Ελληνικής σημαίας για τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Η αγροτική παραγωγή των νησιών, οι άγονες γραμμές και οι γενικά οι συγκοινωνίες θα αντιμετωπίσουν εξαιρετικά σημαντικά ζητήματα τη στιγμή που θα εξαρτώνται αποκλειστικά από το ενδιαφέρον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ξένων σημαίων για κέρδος.

⁷ United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) Maritime Transport 2011

Τη δεκαετία 2000-2010, η ναυτιλία συνεισέφερε 140 δισ. ευρώ σε εισπράξεις από ξένο συνάλλαγμα στην Ελλάδα. Οι εισροές αυτές οφείλονται σε 750 ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων.

Επομένως γίνεται σαφές ότι η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομία αφορά στην⁸:

- Εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα και την ολοένα διευρυνόμενη συμμετοχή του στη διαμόρφωση του ΑΕΠ
- Στην απασχόληση έμψυχου εργατικού δυναμικού τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά
- Στην ανάπτυξη άλλων τομέων της οικονομίας, πολλοί από τους οποίους είναι επίσης συναλλαγατοφόροι
- Αλλά και άμεσα έσοδα στο κράτος από τη φορολογία και ειδικά των υπό την ελληνική σημαία πλοίων

Έτσι λοιπόν, μπορούμε να περιγράψουμε με λίγα λόγια το ρόλο της Εμπορικής ναυτιλίας. Όμως, είναι πολύ σημαντικό να τονίσουμε εδώ τη συμμετοχή των εισπράξεων καθεμιάς εμπορικής ναυτιλίας ως προς το ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της χώρας της. Η ελληνική ποντοπόρος Ναυτιλία έχει σοβαρή συμμετοχή στην ελληνική οικονομία και η συμβολή της συγκεκριμένα έχει να κάνει με τη δημιουργία εισοδημάτων εργασίας και κεφαλαίου, αλλά και αρκετών θέσεων εργασίας. Η συμβολή προκύπτει από δραστηριότητα στο εσωτερικό και στο εξωτερικό της χώρας. Τα κέρδη από δραστηριότητα στο εξωτερικό περιέχουν στοιχεία όπως την ενεργή απασχόληση Ελλήνων στα ποντοπόρα πλοία, τις αμοιβές των απασχολούμενων στα πλοία καθώς και το πλεόνασμα του κεφαλαίου το οποίο έχει τεθεί προς επένδυση (κέρδη, τόκοι, αποσβέσεις).

• ⁸ United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) Maritime Transport 2011

Κεφάλαιο 3^ο : Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία

3.1 Η ναυτιλία και το τραπεζικό σύστημα

Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ελληνική οικονομία και το ελληνικό τραπεζικό σύστημα είναι πολύ μεγάλες, ενώ η σταθεροποίηση και η επιστροφή σε τροχιά βιώσιμης ανάπτυξης απαιτούν, παρά τη σημαντική πρόοδο που έχει ήδη σημειωθεί, περαιτέρω συνεχείς προσπάθειες και πρωτοβουλίες. Την ίδια στιγμή, η ναυτιλιακή βιομηχανία, η οποία, με βάση την εμπειρία των τελευταίων δεκαετιών είναι περισσότερο εξοικειωμένη με τις παγκόσμιες κρίσεις και τις περιόδους αυξημένης μεταβλητότητας και σημαντικών αλλαγών, τέθηκε να αντιμετωπίσει δύσκολες καταστάσεις σε πολύ πρώιμο στάδιο της τρέχουσας κρίσης, και θα εξακολουθεί να βιώνει μια παρατεταμένη και σημαντική επιβράδυνση της οικονομικής της δραστηριότητας.

Ο τομέας της ναυτιλίας είναι καθοριστικής σημασίας για την ελληνική οικονομία, άμεσα και έμμεσα, μέσω συνεργασίας με άλλους κλάδους, ο τομέας της ναυτιλίας συνεισφέρει πάνω από 6% ετησίως στην οικονομική δραστηριότητα, και είναι η αιχμή του δόρατος και το πιο αναγνωρίσιμο σύμβολο της εξωστρεφούς δυναμικής της ελληνικής επιχειρηματικότητας, ικανή να ανταγωνιστεί με επιτυχία άλλες επιχειρήσεις και σε διεθνή επίπεδο.

Παρατίθενται μερικά γεγονότα:

Η ναυτιλιακή βιομηχανία απασχολεί, άμεσα ή έμμεσα, πάνω από 160.000 άτομα. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν πλεούμενα όλων των τύπων και μεγεθών, με συνολική δυναμικότητα περίπου 260 εκατομμύρια τόνους (dwt), που κατέχουν την πρώτη θέση παγκοσμίως σε όρους χωρητικότητας όπως αναφέρθηκε και παραπάνω.

Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία περιλαμβάνει πάνω από 700 εταιρείες, που κατέχουν περίπου 4.500 πλοία. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι πρωτοπόροι όσον αφορά τις παραγγελίες νέων χώρων στα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου, 52% των ναυτιλιακών εταιριών εισηγμένες στα δύο μεγαλύτερα διεθνή χρηματιστήρια ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα. Η συμμετοχή των Ελλήνων εφοπλιστών στην επενδυτική δραστηριότητα

στην Ελλάδα είναι πολύ σημαντική, σε τομείς ιδιαίτερης σημασίας για την ελληνική οικονομία, όπως ο τουρισμός και οι κατασκευές δημιουργώντας ένα μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας.

Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, το οποίο επωμίστηκε ένα σημαντικό μέρος του κόστους της συμμετοχής στην αναδιάρθρωση του ελληνικού δημόσιου χρέους, έπρεπε να ξεπεράσει μια σειρά από σημαντικές προκλήσεις που ενισχύθηκαν από την αβεβαιότητα και την ύφεση, κυρίως όσον αφορά τις εγχώριες καταθέσεις, αλλά και όσον αφορά την ποιότητα του ενεργητικού. Η στρατηγική βοήθεια της ΕΚΤ και η παροχή κρατικών εγγυήσεων σε τράπεζες για εξασφάλιση στο πλαίσιο αναχρηματοδότησης του Ευρωπαϊκού συστήματος που χρησιμοποιήθηκαν για την αντιστάθμιση των επιπτώσεων αυτών των εξελίξεων στη ρευστότητα των τραπεζών, σίγουρα βοήθησε να σταθεροποιηθεί η κατάσταση, αλλά δεν μπορούσε να εξομαλύνει τα προβλήματα ρευστότητας στην οικονομία.

Οι εν λόγω εξελίξεις στην ελληνική οικονομία, σε συνδυασμό με τις ανακατατάξεις στο παγκόσμιο επίπεδο (και ειδικότερα στην Ευρώπη), το τραπεζικό περιβάλλον, την περιορισμένη παροχή νέων πιστώσεων, την επιλεκτική απομόχλευση, την ενίσχυση της κεφαλαιακής επάρκειας και την προετοιμασία για την προσαρμογή σε ακόμη αυστηρότερους κανόνες όσον αφορά τη ρευστότητα και την κεφαλαιακή επάρκεια / ποιότητα - έχουν δημιουργήσει μια δύσκολη και απαιτητική κατάσταση, σε έντονη αντίθεση με το ευνοϊκό περιβάλλον της προηγούμενης δεκαετίας. Η ναυτιλία συνεχίζει όμως να αγωνίζεται σε ένα περιβάλλον υποτονικής ανάκαμψης.

Ως φυσικό κανάλι της στήριξης στον τομέα της ναυτιλίας, το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, εκτός από την διάχυση των οφελών της σε όλους τους άλλους τομείς της οικονομίας, δεν θα μπορούσε να παραμείνει αλώβητο από την ελληνική κρίση. Ως εκ τούτου, αναπτύχθηκαν κατάλληλες στρατηγικές για να ενεργοποιήσουν το εγχώριο τραπεζικό σύστημα να προσαρμοστούν στις συνθήκες που ήταν αναγκαίες κρίσης και μια διαδικασία ανακεφαλαιοποίησης συστάθηκε με σκοπό την αποκατάσταση της υγείας των τραπεζών και την ικανότητά τους να παρέχουν υλική υποστήριξη στην οικονομία. Ταυτόχρονα, οι ελληνικές τράπεζες δεν έχουν σταματήσει την προετοιμασία τους για το μέλλον, όταν θα κληθεί να παρέχουν ταχεία και αποφασιστική βοήθεια για την επανεκκίνηση της ελληνικής οικονομίας.

Είναι αξιοσημείωτο ότι σε μια περίοδο αναθεώρησης για την ναυτιλία, οι στρατηγικές δανεισμού σε παγκόσμιο επίπεδο, όπου προσαρμογές για σταθμισμένο κίνδυνο του δανείου στο χαρτοφυλάκιο της ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα δαπανηρές για τις τράπεζες, και οι μεγάλες ευρωπαϊκές τράπεζες με ηγετική θέση στον τομέα αυτό έχουν μειώσει τις θέσεις τους, ή και έχουν αποσυρθεί τελείως, ενώ οι ελληνικές τράπεζες συνέχισαν να

στηρίζουν τη ναυτιλία. Όχι λιγότερες από εννέα ελληνικές τράπεζες συμμετείχαν το 2012 στη χρηματοδότηση του τομέα της ναυτιλίας, ο δανεισμός περίπου 10 δις € συνολικά, ενώ 42 ξένες τράπεζες έχουν συμφέροντα σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που ανέρχονται συνολικά σε περίπου 40 δις €.

Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας έχει επηρεαστεί αρνητικά από παράγοντες, όπως τα χαμηλότερα ποσοστά ναύλων, χαμηλότερη τιμή των πλοίων, χαμηλότερες προσδοκίες για το μέλλον της αγοράς, των εμπορευματικών μεταφορών αλλά και αύξηση των παραγγελιών για νέους χώρους σε ναυπηγεία. Σε κινεζικά ναυπηγεία και μόνο, Έλληνες εφοπλιστές έχουν επενδύσει τα τελευταία χρόνια περισσότερο από 17 δισεκατομμύρια δολάρια, προφανώς σε ανταγωνιστικό κόστος, αν και αυτό έχει αντίκτυπο στον κλάδο συνολικά, ιδίως όσον αφορά τη διαχείριση του υπάρχοντος στόλου. Αφενός η εξισορρόπηση της αγοράς, και αφετέρου η πρόσβαση σε κεφάλαια για την αγορά μεταχειρισμένων σκαφών, θα μπορούσε να συμβάλει στην ταχύτερη ανάκαμψη της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών.

Παρόλα αυτά, η ανάγκη για την αναδιάρθρωση του ελληνικού δημόσιου χρέους έπληξε πολύ σοβαρά την κεφαλαιακή βάση των ελληνικών τραπεζών, πράγμα που σημαίνει ότι δεν μπόρεσε να ανακάμψει από τις επιπτώσεις αποκλειστικά και μόνο με βάση τους δικούς της πόρους. Αναπόφευκτα, οι τράπεζες έπρεπε να λάβουν κάθε δυνατό μέτρο για να ελέγξουν τις κεφαλαιακές απαιτήσεις τους και να σταθεροποιηθούν οι πηγές από τις οποίες, καθώς και οι όροι υπό τους οποίους, θα μπορούσαν να αυξήσουν τη ρευστότητα.

Η υποστήριξη από την ΕΚΤ ήταν σημαντική, αλλά δεν ήταν σε θέση να αντικαταστήσει λειτουργικά σταθερές και μακροπρόθεσμες πηγές ρευστότητας, ενώ οι διάφορες εξελίξεις, όπως ο φόβος των καταθετών και η μετάβαση από τον άμεσο δανεισμό της ΕΚΤ προς το μηχανισμό ρευστότητας και βοήθειας έκτακτης ανάγκης, αύξησε τόσο το κόστος της πρόσβασης σε ρευστότητα, όσο και την ποσότητα της διαθέσιμης ρευστότητας για χρήση.

Σε αυτό το νέο περιβάλλον τομείς, όπως ο τομέας της ναυτιλίας, διάφορες εξαγωγικές επιχειρήσεις, ο τουρισμός, και το τραπεζικό σύστημα με την επιτυχή διείσδυση του στην ΝΑ Ευρώπη, είναι καθοριστικά για την οικονομική ανάπτυξη. Φυσικά, οι προκλήσεις είναι τεράστιες, η μείωση της αβεβαιότητας είναι ένας βασικός παράγοντας και η ελληνική ναυτιλία έχει επανειλημμένα αποδείξει ότι περιλαμβάνει ένα δομικό συστατικό του νέου οικονομικού μοντέλου πάνω στο οποίο θα βασίζεται η ανάκαμψη της χώρας μας.

Η μεγάλη πρόκληση για σταθεροποίηση της οικονομίας και τοποθέτησής της σε μια βιώσιμη βάση θα κατακτηθεί με τον καθοριστικό ρόλο τη ναυτιλίας.

Σύμφωνα με την τελευταία έρευνα της Petrofin Bank , που μόλις κυκλοφόρησε, η ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση παρουσίασε ετήσια αύξηση 4,1% σε σχέση με το περασμένο έτος για τα 64.02 bn. Η κορύφωσή τους ήταν καταγεγραμμένη το 2008 στα \$73.23bn. Αυτό είναι ενθαρρυντικά νέα για την ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η οποία έχει παραμείνει στο τέλμα και παραμένει να ξεκινήσουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες να ενδιαφέρονται για νέες αγορές και χρηματοδοτήσεις των πλεούμενων.

Οι 5 ελληνικές τράπεζες που ασχολούνται σήμερα με τη χρηματοδότηση των πλοίων παρουσίασαν επίσης αύξηση σε ετήσια βάση 3,17% πέρυσι. Ο συνολικός αριθμός των τραπεζών που εμπλέκονται στην ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση αυξήθηκαν κατά 49, ενώ οι ευρωπαϊκές τράπεζες υποχώρησαν την εμπλοκή τους ως ποσοστό του συνόλου των οικονομικών από 90% έως 85%. Οι δύσκολες που παρουσιάζουν οι τραπεζικές και ναυτιλιακές αγορές δεν επέτρεψαν την εμπλοκή σε μια σειρά από νέους συμμετέχοντες σε αυτόν τον τομέα. Η Royal Bank of Scotland (RBS) παρέμεινε ο ηγέτης της αγοράς, αλλά με μερίδιο αγοράς μειωμένο κατά 11,9%. Οι κορυφαίες σε επίπεδο αγοράς τράπεζες ήταν η China Development Bank, η Nordea, η China Exim, KEXIM, China Everbright Bank, DVB, BNP, ABN Amro, Citibank, HSBC και η Aegean Baltic. Σαφώς, η οικονομική δραστηριότητα στην ναυτιλία έχει ακόμα πρωταθλητές που εξισορροπούν την στρατηγική μείωσης άλλων βασικών τραπεζών.

Τα βασικά μεγέθη του μεριδίου αγοράς της ναυτιλίας, το περασμένο έτος, έδειχναν σημάδια ελαφράς ανάκαμψης σε όλους τους τομείς κατά τη διάρκεια του έτους. Καθώς προχωρούσε το έτος, ο τομέας ξηρού φορτίου και οι υπεράκτιες τομείς μειώθηκαν, ενώ ο τομέας των δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε.

Οι τράπεζες προσαρμόζουν τον δανεισμό τους στην αντανάκλαση της ποιότητας των χαρτοφυλακίων των δανείων τους, στα συνολικά πιστωτικά όρια, στην ζήτηση για χρηματοδότηση από τους πελάτες τους και στην ποιότητα των νέων προτάσεων του δανείου.

Ως εκ τούτου, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι στις τράπεζες Ελληνικού δανεισμού των πλοίων υπήρξε αύξηση κατά 4,1%, σε ετήσια βάση, σηματοδοτώντας την πρώτη τέτοια αύξηση από το 2009. Ακόμη και οι ελληνικές τράπεζες, που υπήρχε η αίσθηση ότι ξεφεύγουν από την ύφεση, ξανάρχισαν τον δανεισμό και παρουσίασαν συνολική αύξηση της τάξεως του 3,05%.

Οι τράπεζες αιφνιδιάστηκαν από την τεράστια πτώση του τομέα του χύδην ξηρού φορτίου, κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2014 και τους πρώτους 6 μήνες του 2015. Η BDI από το 1500, τον Οκτώβριο του 2014 έπεσε στο 573, τον Μάιο του 2015, η οποία είναι μια δραματική πτώση. Ακόμη πιο σημαντική είναι η μείωση των κερδών, τα οποία έπεσαν σε επίπεδα πολύ χαμηλά. Ως εκ τούτου, το σύνολο του τομέα του ξηρού φορτίου

είχε αρνητικές ταμειακές ροές, με τους ιδιοκτήτες να χρειάζονται για τη χρηματοδότηση όχι μόνο τους τόκους του δανείου και τις πληρωμές προς τις τράπεζες, αλλά, επίσης, το να καλύψουν τα δικά τους λειτουργικά έξοδα.

Αυτό έχει ρίξει τις τιμές σε ολόκληρο τον κλάδο. Τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια έγιναν πιο δύσκολο να διατηρηθούν και μια σειρά από, μέχρι πρόσφατα, σταθερές σχέσεις δανεισμού άρχισαν να παρουσιάζουν ρωγμές. Δεδομένου ότι η ποιότητα πολλών δανείων ξηρού φορτίου μειώθηκε δραματικά, σε σημείο να έχουν απώλειες δανείων.

Ευτυχώς, στον άλλο βασικό τομέα, στα δεξαμενόπλοια, οι τιμές των πλοίων και των εισοδημάτων αυξήθηκαν. Το ίδιο ίσχυσε και, σε μικρότερο βαθμό, στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, η οποία έδειξε κάποια σημάδια ανάκαμψης.

Η διάθεση για νέα δάνεια μειώθηκε το 2015, καθώς τα προβλήματα ξηρού φορτίου εκδηλώθηκαν και όλο και περισσότερες τράπεζες άρχισαν να ξοδεύουν σημαντικά περισσότερο χρόνο για την υλοποίηση, την πώληση ή την αναδιάρθρωση των προβληματικών δανείων, καθώς και αναβάθμιση του επιπέδου των νέων δανείων.

Η τραπεζική χρηματοδότηση του πλοίου θα εξακολουθεί να είναι περιορισμένη τα επόμενα χρόνια και ο δανεισμός των ελληνικών πλοίων δεν αναμένεται να αυξηθεί σε συνάρτηση με την ανάπτυξη του ελληνικού στόλου καθώς και το επίπεδο των παραδόσεων νεότευκτων πλοίων, δεδομένου ότι οι ιδιοκτήτες θα βασίζονται όλο και περισσότερο σε μη τραπεζικές πηγές χρηματοδότησης, καθώς και τους δικούς τους πόρους, για να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις του κλάδου.

3.2 Άμεση συμβολή της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία

Στη ενότητα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στοιχεία που σχετίζονται με την άμεση συμβολή της ναυτιλίας σε τομείς της ελληνικής οικονομίας, όπως η απασχόληση, η παραγωγικότητα, προστιθέμενη αξία, οι φόροι και άλλα.

Εικόνα 1: Άμεση και έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία



Πηγή: IOBE

2013

3.3 Η επίδραση της Ελληνικής ναυτιλίας στην απασχόληση

Η διαθεσιμότητα και η αξιοπιστία των στοιχείων, που σχετίζονται με την απασχόληση στον τομέα της ναυτιλίας, περιορίζονται σημαντικά από τις ιδιαιτερότητες του κλάδου, όπως η ξένη σημαία, το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητας πραγματοποιείται σε διεθνή ύδατα, την απουσία ενός οργανωμένου συστήματος συλλογής δεδομένων, κ.λπ.

Είναι πολύ σημαντική η συνεισφορά της απασχόλησης στην οικονομία, αλλά οι στατιστικές δείχνουν πολλούς λόγους λόγω της ιδιαιτερότητας των πλεούμενων που δεν είναι δυνατό να τους καταχωρηθεί Εθνική Σημαία. Ως προς την εθνική μας οικονομία διαπιστώθηκε ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία απασχολεί σήμερα σχεδόν 50.000 Έλληνες ναυτικούς και 100.000 Έλληνες εργαζόμενους σε ναυτιλιακά γραφεία και άλλα παραναυτιλιακά επαγγέλματα (ναυλομεσίτες, δικηγόροι, τραπεζικοί κλπ.). Όπως προκύπτει μάλιστα από τα στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών που δόθηκαν χθες στη δημοσιότητα, στα πλαίσια της ετήσιας έκθεσης για την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας, το 14,33% της παγκόσμιας ναυτιλίας σε τონάζ ελέγχεται από

Έλληνες εφοπλιστές. Μάλιστα ο ελληνόκτητος στόλος που φέρει και την ελληνική σημαία έρχεται πέμπτος στον κόσμο και πρώτος στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε ότι αφορά το τονάζ⁹.

Προέκυψε επίσης ότι οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 15% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας. Είναι επίσης ενδεικτικό ότι σύμφωνα με την Allied Ship- broking, οι Έλληνες εφοπλιστές αναδείχθηκαν πρωταγωνιστές στις αγοραπωλησίες πλοίων το 2011.

Σε όρους απασχόλησης εκτιμάται ότι ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών απασχολεί περίπου 290.000 άτομα (7%) του εργατικού δυναμικού άτομα. Είναι σημαντικό να γνωρίζει κανείς το μέγεθος της ναυτιλίας από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων που τις αποτελούν, διότι ο τομέας της απασχόλησης επηρεάζει τα οικονομικά στοιχεία, και άρα όσο μεγαλύτερο μέρος αυτές καταλαμβάνουν, τόσο περισσότερο θετικά θα επηρεάζεται και ο τομέας της ναυτιλίας.

Έτσι, όπως αναφέρουν τα στοιχεία της έρευνας της Petrofin, το σύνολο των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και του αριθμού των πλοίων τους μέχρι και το 2011 διαμορφώνεται όπως φαίνεται παρακάτω:

Πίνακας 1 : Ελληνικές Ναυτιλιακές εταιρείες και Στόλος

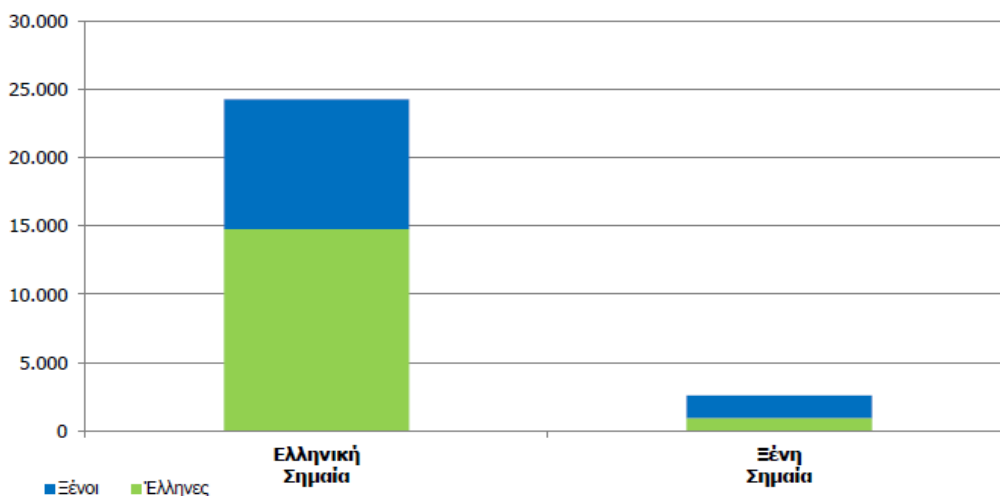
Αριθμός πλοίων	2000	2005	2010	2011
25+	23	26	31	34
16-24	22	36	33	37
9-15	85	52	80	65
5-8	140	131	103	111
3-4	189	157	171	165
1-2	376	288	340	350
Σύνολο εταιριών	835	690	758	762

ΠΗΓΗ : Petrofin Research 2011

⁹ Θεοτοκάς Γ(2011). Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση κ Ανταγωνιστικότητα: Εκδόσεις Gutenberg

Η συσχέτιση της απασχόλησης με τη σημαία του πλοίου δείχνει ότι στην Ελληνική ναυτιλία είναι περισσότερα τα πλοία ελληνικής σημαίας σε σχέση με τα πλοία ξένης σημαίας.(βλ. διάγραμμα 3).

Διάγραμμα 3: Κατανομή Ελλήνων/μη Ελλήνων ενεργών Ναυτικών κατά σημαία πλοίου



Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ (Πλοία ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το ΝΑΤ)

Φαίνεται πως σε κάθε ποντοπόρο πλοίο ξένης σημαίας απασχολείται κατά μέσο όρο πλήρωμα 20 ατόμων, η πλειοψηφία του οποίου (18 άτομα) είναι ναυτικοί ξένης υπηκοότητας, το σύνολο της απασχόλησης των ελληνόκτητων πλοίων ξεπερνά κατά πολύ τις 60 χιλ. θέσεις εργασίας¹⁰.

3.4 Η επίδραση της ναυτιλίας στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

Η συνεισφορά της Ναυτιλίας σε μακροοικονομικούς δείκτες είναι εμφανή. Κάτω από ορισμένα βασικά στοιχεία που παρουσιάζονται και σχετίζονται με τον δείκτη του ΑΕΠ και επιμέρους ισορροπίες που είναι μέρος του ισοζυγίου πληρωμών. Καθ' όλη αυτή την ισορροπία, η σημασία της ναυτιλίας για την Ελληνική Οικονομία είναι εμφανής.

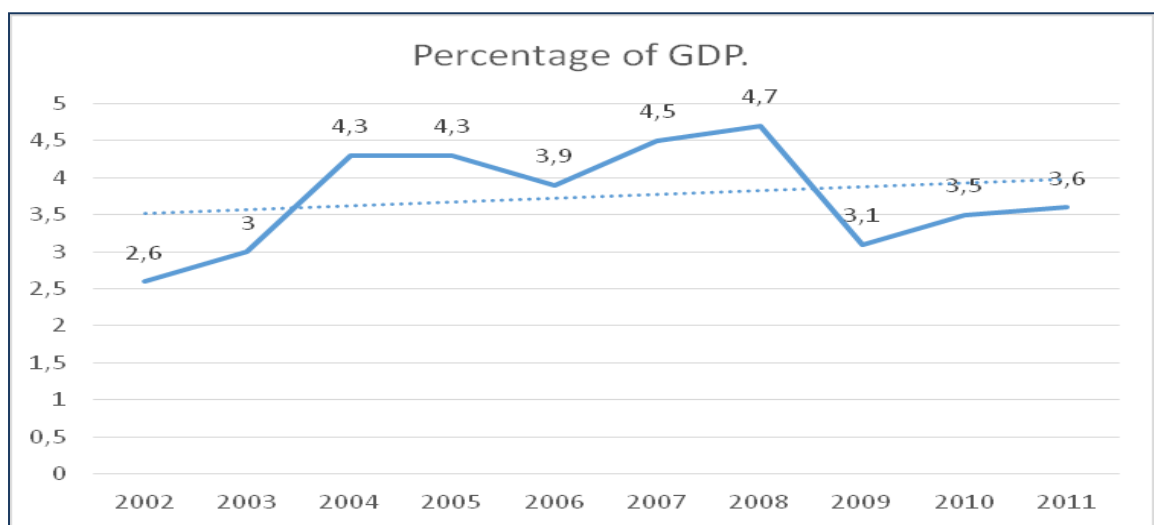
Πίνακας 2: Η Συμβολή της Ναυτιλίας στο ΑΕΠ.

¹⁰ IOBE 2013

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Percentage of GDP	2,6	3	4,3	4,3	3,9	4,5	4,7	3,1	3,5	3,6

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Διάγραμμα 4: Η Συμβολή της Ναυτιλίας στο ΑΕΠ.



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Ο Πίνακας 2 δείχνει την ανοδική σταθερή συνεισφορά της Ναυτιλίας στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας από το 2002 έως το 2011. Όπως μπορεί να γίνει αντιληπτό, η ναυτιλία ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό την τάση της Ελληνικής και ευρωπαϊκής οικονομίας, είτε σε ύφεση είτε σε ανάπτυξη. Από το 2002 και μετά, η συνεισφορά της Ναυτιλίας αυξάνεται συνεχώς έως το 2008, με μια μικρή εξαίρεση το 2006 όταν υπάρχει μια χρονική πτώση. Η μέγιστη συνεισφορά που παρατηρήθηκε το 2008, μόλις ένα χρόνο πριν η παγκόσμια οικονομία εισήλθε σε έναν κύκλο ύφεσης, και έφθασε το 4,7%, το οποίο θεωρείται ως ένα πολύ υψηλό ποσοστό. Πιο συγκεκριμένα, 2004-2008, η συνεισφορά στην οικονομία δείχνει αυξανόμενα ποσοστά κοντά στο 4,5%.

Ωστόσο, το 2009, το έτος της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, ο τομέας της ναυτιλίας, καθώς και το σύνολο του τομέα των μεταφορών επηρεάστηκε από τη μείωση των συνεισφορών προς την Ελληνική οικονομία περισσότερο από 1,5% φθάνοντας στα 3,1% του ΑΕΠ. Ωστόσο, από το 2009 είχε υπάρξει μια ανάκαμψη και όπως είναι προφανές από το Γράφημα παραπάνω, υπάρχει μια αυξανόμενη τάση.

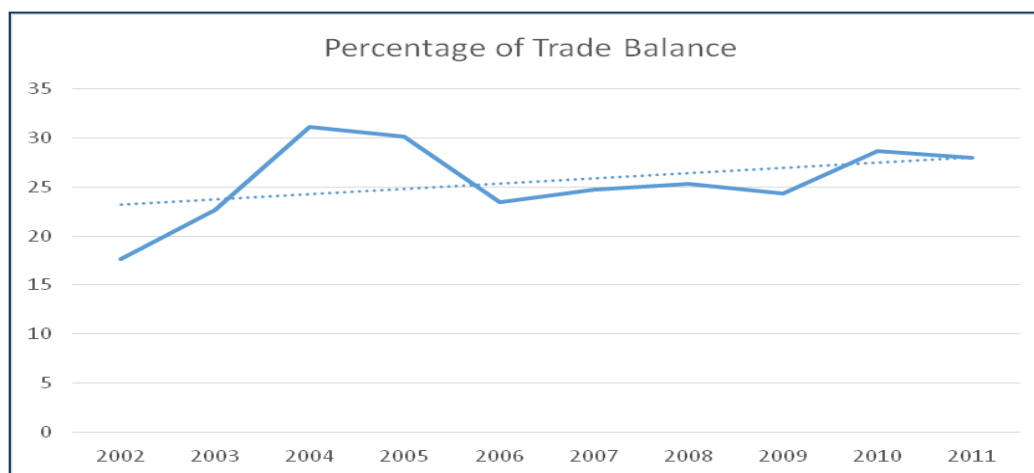
3.5 Η επίδραση της ναυτιλίας στο Ισοζύγιο τρέχουσων συναλλαγών

Πίνακας 3: Η συνεισφορά της ναυτιλίας στο ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Percentage of Trade Balance	17,6	22,7	31,1	30,1	23,4	24,7	25,3	24,3	28,6	28

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Διάγραμμα 5: Η συνεισφορά της ναυτιλίας στο ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Στον Πίνακα 3, παρουσιάζεται η ποσοστιαία συνεισφορά της ναυτιλίας στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών από το 2002 έως και ο 2011. Από τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία, διαπιστώνουμε ότι υπάρχει μια συνεχής ανοδική τάση 2002-2004 και κατά τα επόμενα χρόνια, υπάρχει μια σημαντική μείωση που φθάνει το 40%, το οποίο λαμβάνει χώρα το 2006. Από αυτό το έτος μέχρι το 2011 υπάρχει μια σταθερότητα και η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομία είναι 33% επί του σταθμισμένου μέσου όρου κατά τη διάρκεια των τελευταίων έξι χρόνων. Ωστόσο, με μια προσεκτική προσέγγιση στο γράφημα (Γράφημα 5) εννοείται ότι από το 2002 μέχρι το 2011 υπήρξε μια συγκεκριμένη αύξηση, εκτός από τα έτη 2003-2005.

Συνολικά, φαίνεται η συνεισφορά του στην ελληνική οικονομία και μπορεί να παρατηρηθεί ότι η ναυτιλία αποτελεί σημαντικό πυλώνα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών την πάροδο του χρόνου και συνεισφορά του είναι περίπου στο 35%.

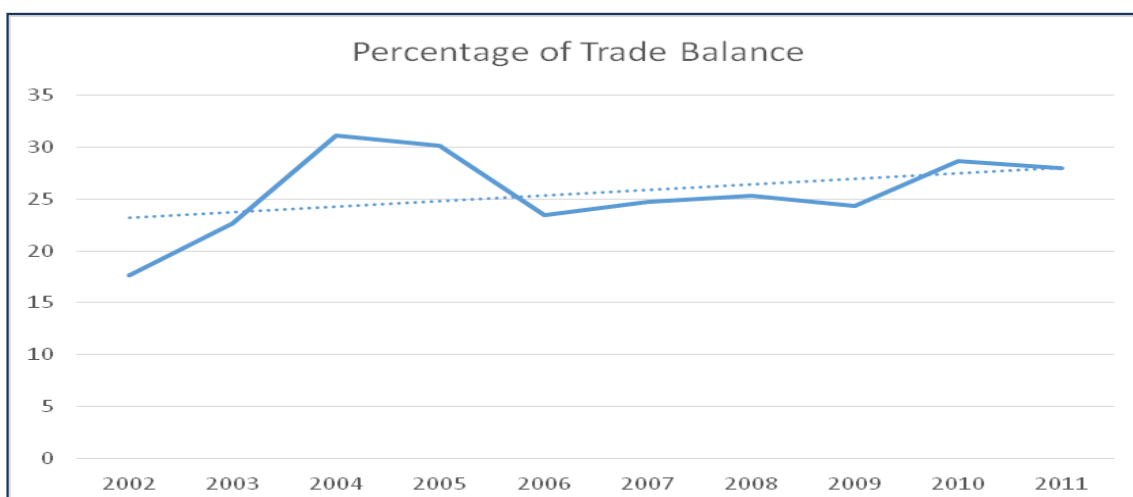
3.6 Η επίδραση της ναυτιλίας στο Εμπορικό Ισοζύγιο

Πίνακας 4: Η συμβολή της Ναυτιλίας στο Ελληνικό Εμπορικό Ισοζύγιο

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Percentage of Trade Balance	17,6	22,7	31,1	30,1	23,4	24,7	25,3	24,3	28,6	28

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Διάγραμμα 5 : Η συμβολή της Ναυτιλίας στο Ελληνικό Εμπορικό Ισοζύγιο



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Επιπλέον, η ναυτιλία έχει σημαντική παρουσία στο ελληνικό εμπορικό ισοζύγιο. Με μικρές παραλλαγές, όπως είναι ορατό στο παραπάνω γράφημα, η συνεισφορά του είναι σταθερή και με ανοδικές τάσεις. Εκτός από τη σημαντική αύξηση που καταγράφεται κατά τη διάρκεια της τα έτη 2004 και 2005 και είναι κοντά στο 10%, κατά τα επόμενα έτη παρατηρείται μια σταθερή βελτίωση. Στην πραγματικότητα, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, ακόμα και στα χρόνια της κατάθλιψης, η συμβολή της Ναυτιλίας στο εμπορικό ισοζύγιο είχε θετικό αντίκτυπο.

Η ποσοστιαία μεταβολή, αν και ήταν αρνητική κατά 1%, ήταν ελάχιστη μπροστά στην παγκόσμια οικονομική ύφεση. Επιπλέον, δείχνει μικρότερη διακύμανση σε σχέση με το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών για την περίοδο μεταξύ 2003 και 2005.

3.7 Η επίδραση της ναυτιλίας στο Εθνικό Εισόδημα

Το Εθνικό εισόδημα είναι ένας μακροοικονομικός δείκτης, ο οποίος είναι το άθροισμα της αμοιβής των συντελεστών παραγωγής μέσα σε χρονικό διάστημα ενός έτους, οι αμοιβές που καταβάλλονται για τη συμβολή των παραγόντων αυτών σε

ολόκληρη την παραγωγή. Είναι επίσης δυνατό να περιλαμβάνουν τις αμοιβές με συντελεστή παραγωγής "εργασία" και συγκεκριμένα τους μισθούς και τα ημερομίσθια, καθώς και το συντελεστή παραγωγής του «Κεφαλαίου», αυτό σημαίνει ότι κάθε επιχειρηματικό κέρδος και η απόδοση των κεφαλαίων θεωρείται ως εισόδημα. Φυσικά, θα πρέπει να έχουμε κατά νου ότι για τη διαμόρφωση του Ετήσιου Εθνικού Εισοδήματος, ο μακροοικονομικός δείκτης θα πρέπει να υπολογίζεται με το άθροισμα των εισοδημάτων του Ιδιωτικού και Δημόσιου Τομέα¹¹.

Ως αποτέλεσμα αυτής της πρακτικής που ακολουθείται για τον υπολογισμό του εθνικού εισοδήματος, η ναυτιλία συμβάλλει αποφασιστικά στο εθνικό εισόδημα, μέσω του εισοδήματος των εργαζομένων στο εξωτερικό τα πλοία και στα γραφεία, καθώς και στο εθνικό εισόδημα που διαμορφώνεται μέσω του εισοδήματος των ναυτικών και τα οφέλη τους, τα οποία έχουν στη διάθεσή τους. Επίσης, έχει συνεισφέρει για τους εργαζομένους σε γραφεία με τον ίδιο τρόπο και, τέλος, από τον δημόσιο τομέα και από κάθε είδους εσόδων από φόρους και τέλη¹².

Ο σχηματισμός αυτών των συσσωματωμάτων υποδεικνύεται από τον αριθμό των εργαζομένων στον τομέα της ναυτιλίας, με τον αριθμό των ναυτιλιακών εταιρειών που είναι εγκατεστημένες στη χώρα και φυσικά τα παραρτήματα των συνεργαζόμενων ναυτιλιακών εταιρειών, για παράδειγμα ασφαλιστικούς οργανισμούς, μητρώα κ.λπ.

3.8 Έμμεση θετική συνεισφορά της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία

Η συνεισφορά της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία δεν περιορίζεται σε ό,τι έχει αναφερθεί μέχρι στιγμής. Η ελληνική ναυτιλιακή αγορά έχει αναπτυχθεί

¹¹ Βλάχος, Γ. (2007), *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*, Αθήνα: Σταμούλης.

¹² Βλάχος, Γ. (2007), ό.π.

πλήρως και σχετίζεται με τις επιχειρήσεις και τα επαγγέλματα. Οι ακόλουθες δραστηριότητες είναι πολύ σημαντικές και εξαρτώνται άμεσα από την ναυτιλία:

- Βιομηχανίες ναυπήγησης και επισκευής
- Η χρηματιστηριακή Freight
- Κάθε σχετική εμπορική δραστηριότητα
- Το κόστος ασφάλισης
- Η εκπαίδευση των αξιωματικών, η εκπαίδευση των διευθυντικών στελεχών και οι κύκλοι της υποχρεωτικής εκπαίδευσης για περίπτωση και θέματα διάσωσης
- Οι υπηρεσίες για νηογνώμονες
- Οι υπηρεσίες επιθεώρησης των άλλων τεχνικών οργανισμών
- Κάθε φορτίο και κάθε είδους υπηρεσίες που παρέχονται από τα τοπικά λιμάνια και τις λιμενικές αρχές .

Πίνακας 4: Η συνολική συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, 2009

σε εκ. ευρώ	Άμεση Επίδραση	Έμμεσ η	Συνολική Επίδραση
Εγχώρια Προστιθέμενη Αξία	8.42	4.84	13.26
Εισόδημα από Εργασία	732	1.94	2.681
Φόροι	559	231	790
Απασχόληση (σε χιλ.)	34	158	192

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

Οι κλάδοι που η απασχόληση τους οφείλεται έμμεσα είναι αυτοί που είναι υποχρεωμένοι να καλύψουν τη ζήτηση της ναυτιλίας (προμηθευτές και υπόλοιποι εμπλεκόμενοι). Η επιρροή της ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα σημαντική όσον αφορά την

απασχόληση του κλάδου υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων, τις νομικές υπηρεσίες και στο λιανικό εμπόριο ενώ ακόμα και κλάδοι όπως τα αγροτικά προϊόντα και οι τράπεζες.

Η μεγαλύτερη έμμεση επιρροή στην απασχόληση, συγκριτικά με την προστιθέμενη αξία, οφείλεται στο ότι ο δείκτης παραγωγικότητας των κλάδων οι οποίοι εξυπηρετούν θαλάσσιες μεταφορές είναι αρκετά χαμηλότερος σε σχέση με τα επίπεδα της ναυτιλίας. Δηλαδή, υπάρχει η απαίτηση πολλών περισσότερων ατόμων προκειμένου να δημιουργηθεί ένα ευρώ προστιθέμενης αξίας εντός των υποστηρικτικών κλάδων σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στην γεωργία εκτιμάται σε 17 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ ακολουθεί το χονδρικό (13,5 χιλ.) και λιανικό εμπόριο (11,7 χιλ. θέσεις εργασίας - βλ. Διάγραμμα 16).

Διάγραμμα 6 : Δέκα κλάδοι που ευνοούνται εμμέσως σε επίπεδο απασχόλησης από την ναυτιλία (συμπεριλαμβάνεται και η ιδιωτική κατανάλωση).



Πηγή: I/O model, IOBE

Οι δραστηριότητες που υποστηρίζουν τη μεταφορά έχουν τη μεγαλύτερη έμμεση επιρροή στη ναυτιλία, διότι η μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τα

λιμάνια γίνεται με τη βοήθεια των logistics. Προφανώς, νομικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες καταλαμβάνουν ένα σημαντικό μερίδιο από αυτές τις έμμεσες επιπτώσεις στον τομέα της ναυτιλίας.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί η συμβολή του εμπορίου (λιανικής και χονδρικής), καθώς και ο τραπεζικός τομέας που προαναφέρθηκε παραπάνω. Ιδιαίτερα στον τραπεζικό τομέα, ιδιωτικές τράπεζες όπως η Alpha Bank και η Πειραιώς Τράπεζα έχουν ειδικά τμήματα των υπηρεσιών για τους πελάτες τους στις ναυτιλιακές εταιρείες και για ναυτικούς ή αξιωματικούς της ποντοπόρου πλοίων. Επίσης, οι τομείς της έμμεσης συμβολής της ναυτιλίας που σχετίζονται με την ενέργεια (πετρέλαιο και φυσικό αέριο) έχουν μεγάλη σημασία και μπορούν να ξεπεράσουν τα 163 εκατομμύρια ευρώ συνολικά. Τέλος, δεν πρέπει να ξεχάμε την κρίσιμη σημασία του τομέα των τηλεπικοινωνιών, αν και καταλαμβάνει την τελευταία θέση στον παραπάνω πίνακα.

3.8.1 Συμβολή σε φόρο εισοδήματος

Με βάση τα στοιχεία που δημοσιεύθηκαν από την Ελληνική Στατιστική Αρχή και η ανάλυση που γίνεται από το IOBE, οι συνολικοί φόροι του φορολογικού συστήματος σε πλοία που είναι υπό ελληνική σημαία ήταν περίπου 14 εκατομμύρια ευρώ το 2013. Επίσης, υπάρχουν ακόμα 546 εκατομμύρια ευρώ, φόροι από τα προϊόντα της κατανάλωσης. Συνολικά, η άμεση συμβολή της ναυτιλίας αποτιμάται 560 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ η έμμεση επίδραση, σύμφωνα με τα στοιχεία φορολογίας είναι περίπου 231 εκατομμύρια ευρώ. Εν κατακλείδι, το κράτος κερδίζει περίπου 790 εκατομμύρια ευρώ από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας.

Κεφάλαιο 4^ο : Παράγοντες που επιδρούν στην ξεχωριστή σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος

1) Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι ανεξάρτητο, υπάρχει η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί για οποιονδήποτε στόχο και επομένως είναι απολύτως καθαρό και ορθό και επιπλέον

2) Εισρέει χωρίς να είναι απαραίτητο να γίνει κάποια στέρηση ή περιορισμός εις βάρος της κοινωνικής οικονομίας, μολονότι π.χ. για τις εξαγωγές πραγματοποιούνται δαπάνες και σκληρές απόπειρες εξαιτίας του ανταγωνισμού, οι ναυτικοί φαίνεται πως ανέκαθεν διατηρούσαν ισχυρό δεσμό με την οικογένεια, τις παραδόσεις και την οικονομία της πατρίδας τους. Αυτά που προαναφέρθηκαν δεν έχουν ως στόχο την υποτίμηση των υπόλοιπων πηγών εισροής του συναλλάγματος π.χ. του τουρισμού, αλλά την καταγραφή και την επίδειξη της δομής και των χαρακτηριστικών του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Οι εξελίξεις από τις συναλλαγματικές εισπράξεις, που προέρχονται από τη ναυτιλία συναρτώνται από ενδογενείς παράγοντες της ελληνικής οικονομίας και γι' αυτό το λόγο είναι απαραίτητη η είσοδος των μεγεθών της ναυτιλίας και πιο συγκεκριμένα του ναυτιλιακού συναλλάγματος μέσα σε ένα ευρύτερο πλαίσιο οικονομικής εξέλιξης.

Όντως η μεταβλητή αυτή, που ενδέχεται να επιδρά στο μεγαλύτερο βαθμό στις μεταβολές στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη Ελλάδα, αποτελεί ο *εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού*. Αυτό γίνεται διότι μόνο ένα μερίδιο του εισοδήματος, που παράγεται από την ναυτιλία, εισάγεται στη χώρα σε μορφή συναλλάγματος.

Το συγκεκριμένο μερίδιο καλύπτει περισσότερο ανελαστικές δαπάνες, που σχετίζονται είτε με την κάλυψη του κόστους υπηρεσιών που προσφέρονται από τη χώρα στη ναυτιλία, είτε με τη προσπάθεια συντήρησης των οικογενειών των απασχολούμενων. Στο σημείο λοιπόν, που ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού

καταλήγει σε άνοδο κόστους των παραπάνω υπηρεσιών είτε σε πτώση της αγοραστικής ισχύος του εισοδήματος των οικογενειών των ναυτικών στην χώρα, καταγράφεται επίσης μια ισόμετρη αύξηση εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στη Ελλάδα για την χειρισμό σχετικών συνθηκών.

Η δεύτερη μεταβλητή, που ασκεί επίσης συστηματική επίδραση πάνω στις διακυμάνσεις του ναυτιλιακού συναλλάγματος, είναι η εξωτερική ισοτιμία του νομίσματος. Αυτό εξηγείται πάλι από το γεγονός ότι το μέρος εκείνο του εισοδήματος της ναυτιλίας, που εισρέει στη χώρα, έρχεται στο μεγαλύτερό του μέρος για την κάλυψη ανελαστικών δαπανών.

Σύμφωνα με αυτήν την μέθοδο μια πιθανή υποτίμηση του νομίσματος, θα υποστεί τα παρακάτω :

- 1) Ελάττωση του κόστους παροχής των συνολικών υπηρεσιών της χώρας ως προς τη ναυτιλία. Η υποτίμηση του νομίσματος θα έχει ως επερχόμενο αποτέλεσμα τη ελάττωση του απαραίτητου ποσού συναλλάγματος, επομένως και της συναλλαγματικής εισροής, για την κάλυψη του κόστους αυτού σε δραχμές και ευρώ, και σε μικρό μονάχα βαθμό αύξηση της ζήτησης αυτών των υπηρεσιών, έχοντας ως δεδομένο πως, η ελαστικότητα της ζήτησης των παραπάνω υπηρεσιών –λόγω της φύσης της ελληνικής ναυτιλίας είναι σχετικά μικρή.
- 2) Ελάττωση του κόστους εφοδιασμού από εργαζόμενους, του ελληνικού караβιού, αλλά και ελάττωση του πραγματικού εισοδήματος (σε δολάρια) των απασχολούμενων στο εξωτερικό.

Η υποτίμηση του εθνικού νομίσματος σε σύγκριση με το δολάριο που αποτελεί το νόμισμα που αμείβονται οι Έλληνες ναυτικοί, θα έχει αρχικά μια μειωτική επιρροή στο μέγεθος της συναλλαγματικής εισροής, η οποία χαρακτηρίζεται επίσης και ως «έμβασμα των ναυτιλλομένων». Αυτό γίνεται, διότι με πιο μικρό πια

ποσό συναλλάγματος οι Έλληνες ναυτικοί θα έχουν την δυνατότητα, να διατηρήσουν στο ίδιο κατ' ελάχιστο επίπεδο με πιο παλιά την αγοραστική δύναμη του εισοδήματος των οικογενειών τους. Να ξεκαθαριστεί επιπλέον πως, η συλλογική σύμβαση εργασίας των ναυτικών καθοριζόταν σε ρήτρα δραχμής πιο παλιά, πλέον οι αμοιβές τους αποδίδονται σε ξένο συνάλλαγμα (σε ευρώ). Κατ' αυτό τον τρόπο ακολουθεί μια ελάττωση του πραγματικού εισοδήματος των Ελλήνων ναυτικών απασχολούμενων σε ξένο συνάλλαγμα στο εξωτερικό, που ισούται με το ποσοστό υποτίμησης του νομίσματος. Κάτι τέτοιο θα είχε ευνοϊκή επίδραση στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος αυτής της κατηγορίας, γιατί θα οδηγήσει σε αυξημένη δραχμοποίηση (πλέον ευρωπαϊκή) συναλλάγματος, στην προσπάθεια των ναυτικών να μειώσουν την απώλεια της αγοραστικής τους δύναμης στο εξωτερικό και στην έκταση που η απώλεια αυτή δεν καλύπτεται από τις μισθολογικές αυξήσεις της νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας.

Στην σύγχρονη εποχή του χρέους που είναι αντιμέτωπη η χώρα ο ρόλος της ναυτιλίας στην αντιμετώπιση του ζητήματος είναι ιδιαίτερα σημαντικός, καθώς μπορεί να συμβάλει με πολλούς τρόπους στην απόπειρα προσαρμογής της χώρας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την Ελλάδα η εξωτερική ακαθάριστη ανάγκη χρηματοδότησης εξαιτίας της διπλής κρίσης, έχει πια φτάσει σε μη βιώσιμα επίπεδα και είναι ακατόρθωτο να διορθωθεί.

Είναι απαραίτητο λοιπόν να πραγματοποιηθεί ελάττωση κάλυψης αναγκών δια μέσου εξωτερικής χρηματοδότησης και αυτό θα γίνει μέσω ενός προγράμματος το οποίο θα διαρκεί χρόνια, αυτό το πρόγραμμα θα λειτουργήσει ως μέρος μιας διαδικασίας προσαρμογής του εξωτερικού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Στην απόπειρα αυτή, οι εισπράξεις από τη ναυτιλία, εξαιτίας της φύσης του μεγάλου μεγέθους της αλλά και της αυτονομίας της από την εγχώρια κατάσταση, συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στο να πετύχει το τελικό σκοπό του προγράμματος προσαρμογής και επιπρόσθετα να ελαττώσει το μέγεθος του απαραίτητου χρόνου στη όλη διαδικασία προσαρμογής.

Είναι σημαντικό ν' αναφερθεί πως οι εισπράξεις της εμπορικής ναυτιλίας έχουν την δυνατότητα, να προσφέρουν κάποιες μεθόδους αποφυγής προβλημάτων στις προσπάθειες άσκησης πολιτικής της χώρας, με κύριο στόχο να ξεπεραστεί η

σύγχρονη κρίση. Πρώτον, με τη ελάττωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών που αναγγέλλουν την ικανότητα της χώρας να έχει τη δυνατότητα να ανταπεξέλθει στις δεσμεύσεις της στους δανειστές του εξωτερικού και παράλληλα την ελάττωση του κινδύνου της χώρας στην περίπτωση που δεν πραγματοποιηθούν οι δημοσιονομικοί στόχοι των πολιτικών επιλογών. Σε συνδυασμό και με άλλες οικονομικές παραμέτρους, που καθορίζουν την κατάλληλη πολιτική λύση στην κρίση όπως επίσης και την δυνατότητα να λειτουργήσει μια δημοσιονομική πολιτική, χωρίς να βάζει σε κίνδυνο την βιωσιμότητα των δημοσίων οικονομικών της.

Συμπεράσματα

Έχοντας ολοκληρώσει την παρούσα εργασία διαπιστώσαμε ότι στις μέρες μας η Ελλάδα ενώ δεν έχει να επιδείξει σημαντική διεθνή δραστηριότητα, στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας τα πράγματα είναι διαφορετικά. Η χώρα μας στον τομέα αυτό έχει εξελιχθεί σημαντικά με αποτέλεσμα να βρίσκεται στις πρώτες θέσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας. Και αυτό γιατί επί σειρά ετών υπάρχει εποικοδομητική συνεργασία των τριών παραγόντων της Ναυτιλίας μας, δηλαδή εφοπλιστών, ναυτικών και κράτους. Οι μεν Έλληνες εφοπλιστές με τη διορατικότητα, ευελιξία και δραστηριότητα που τους χαρακτηρίζει αντιμετωπίζουν επιτυχώς τον σκληρό διεθνή ανταγωνισμό, οι δε Έλληνες αξιωματικοί εμπορικού ναυτικού προικισμένοι με απaráμιλλη ναυτοσύνη και εργατικότητα ταξιδεύουν με ασφάλεια τα Ελληνόκτητα πλοία στα πιο απρόσιτα μέρη του πλανήτη μας.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία επομένως, είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν.

Ωστόσο, η παράδοση και η βαθειά γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν τη συγκεκριμένη αγορά αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες επί δεκαετίες τώρα καταφέρνουν να ευρίσκονται στην πρωτοπορία και να διατηρούν το μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο.

Οι προσπάθειες για αύξηση της εξειδίκευσης και της προσαρμοστικότητάς του στη διεθνή ζήτηση, η αύξηση του επιπέδου της τεχνολογίας και της αποδοτικότητάς του σε συνδυασμό με το ενδιαφέρον για την κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού οδήγησαν την ελληνική εμπορική ναυτιλία στις πρώτες θέσεις και συντέλεσαν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού στόλου και στην εξειδίκευση του στις διεθνείς εξελίξεις.

Αξιοσημείωτη είναι και η συμβολή του Ελληνικού κράτους στη δημιουργία της μεγάλης ναυτιλίας μας, με τη σωστή διοίκηση και προστασία της που ασκείται από το

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το οποίο είναι στελεχωμένο από το Λιμενικό Σώμα, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.

Για αυτό και κάθε χρόνο η ποιότητα της Ελληνικής ναυτιλίας βελτιώνεται σε θέματα ασφαλείας και ενδιαίτησης επιβατών και πληρωμάτων. Τα υπεύθυνα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία είναι από τα ασφαλέστερα στον κόσμο. Συγκεκριμένα στο διάστημα των τελευταίων 50 ετών, συνέβησαν στην Ελλάδα 5 θανατηφόρα ατυχήματα επιβατηγών πλοίων με 331 θύματα συνολικώς .

Οι προοπτικές για το μέλλον της ναυτιλίας μας είναι πολύ ευοίωνες, δεδομένου ότι οι επενδυτική δραστηριότητα του Ελληνικού εφοπλισμού είναι εντυπωσιακή. Συγκεκριμένα υπάρχουν σήμερα παραγγελίες στα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου για τη ναυπήγηση πλέον των 300 μεγάλων πλοίων (*φορτηγών, δεξαμενοπλοίων κλπ.*) κόστους 7 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Οι επενδύσεις αυτές δανειοδοτούνται από το διεθνές τραπεζικό σύστημα, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ελληνικές χρηματοδοτήσεις ή επιδοτήσεις.

Από τα παραπάνω συνάγεται αβίαστα το συμπέρασμα ότι η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία που είναι στελεχωμένη κυρίως με ικανότατους Έλληνες ναυτικούς και χαρακτηρίζεται από αναμφισβήτητη δυναμικότητα και ευελιξία προσαρμογής προσέφερε, προσφέρει και θα συνεχίσει να προσφέρει σημαντικά οφέλη στην εθνική και οικονομική ισχύ της χώρας μας καθώς διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα δε κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες.

Αξίζει να αναφέρουμε επιπλέον, ότι παρά τις δυσκολίες και τις προκλήσεις των επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου.

Εν κατακλείδι, πρέπει να αναφερθεί ότι η θάλασσα ήταν και συνεχίζει να είναι η βασικότερη πηγή της δύναμης και της ισχύος των Ελλήνων. Επηρεάζει τη συνολική οικονομική, γεωπολιτική και πολιτιστική τους θέση στον κόσμο. Οι έλληνες υπήρξαν

ανέκαθεν ναυτικός λαός και η σύγχρονη Ελλάδα έχει όλα τα γεωπολιτικά χαρακτηριστικά μιας ναυτικής δύναμης, προσδεμένης στον άξονα των συμφερόντων των υπόλοιπων ναυτικών δυνάμεων της Δύσης. Τέλος να επισημανθεί ότι η ναυτιλία θα είναι πάντοτε απαραίτητη για τη μεταφορά αγαθών της μεγάλης πλειοψηφίας του παγκόσμιου εμπορίου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- Ιδρυμά Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE). Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές , Απρίλιος 2013.
- Βλάχος, Γ. (2007), Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Αθήνα:Σταμούλης.
- Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών 2011-2012
- Θεοτοκάς Γ(2011). Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση κ Ανταγωνιστικότητα: Εκδόσεις Gutenberg
- Vlachos, G.,2007. International Shipping Policy (In Greek).6th ed. Athens: Stamoulis Publications S.A.
- Χαραλαμπίδης, Η. Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα 1986

Ξένη

- Theotokas, I., &Kaza, V.(2006), Quality management and environmental responsibility in Greek shipping companies, International Conference ‘Shipping in the era of social responsibility’, Cephalonia, Greece
- Theotokas, J., &Progoulaki, M. (2004), Managing multicultural teams: The case of Greek- owned shipping, Proceedings of Conference of International Association of Maritime Economists (IAME), Izmir (p. 278–287)
- Sulpice, G., 2011. *Study on EU Seafarers Employment*, Brussels: European Commission - Directorate C.A

- Petropoulos Ted, «Shipping financing in Greece», petrofinresearch, 2011
- National bank of Greece : Greek shipping is modernized to remain a global leader and expand its contribution to Greek economy, may 2009.
- United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) Maritime Transport 2011

Διαδίκτυο

- www.greekshippingnews.gr
- www.skai.gr/news/
- <http://www.statistics.gr>
- www.newmoney.g
- www.petrofin.gr
- iobe.gr/
- ec.europa.eu/eurostat
- www.naftilia.gr

